

Heimatkundliche Beilage

zum Amtsblatt der Bezirkshauptmannschaft Amstetten

Nr. 259 1. September 1992 20. Jahrgang

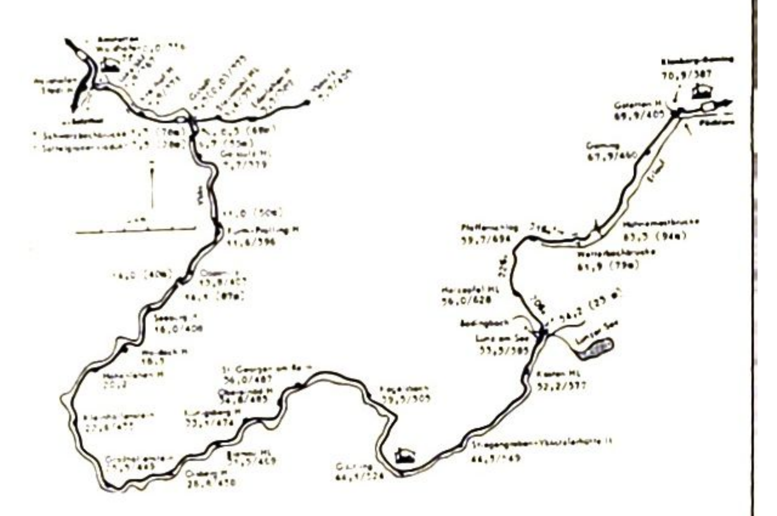
Ybbstalbahn - Ein Stück erhaltenswerte Lebensqualität

(Manfred Grill)

Vor 122 Jahren, um 1870 also, waren erstmals Bestrebungen im Gange, durch das Tal der Ybbs von Waidhofen flußaufwärts bis zur Wasserscheide und dann weiter durch das Tal des Bodingbaches bis Kienberg-Gaming eine Bahnlinie zu bauen. (Abb. 1, Trassenführung der Ybbstalbahn) Mit der Eröffnung der "Kronprinz-Rudolfsbahn" im November 1872 und der Fertigstellung der "Staatsbahnlinie" Pöchlarn - Kienberg, am 22. Oktober 1877, wurde der Bau einer Verbindungsbahn zwischen Waidhofen - Kienberg zur fixen Idee in den Köpfen einiger Bürger Waidhofens. Im Jahr 1882 wurde auf Betreibung des Landtags- und Reichstagsabgeordneten Gottfried Jax, einem Sohn der Eisenstadt Waidhofen an der Ybbs, das erste Ybbstalbahnkommitee gegründet. An das "Abgeordnetenhaus des Reichsrates" wurde eine "Petition" gerichtet, in welcher in eindringlicher Weise die wirtschaftliche Misere des einst so reichen und blühenden Ybbstales geschildert wurde. Im April 1883 wurde dem k.k. Handelsministerium in Wien ein Vorprojekt überreicht, das eine normalspurige Lokalbahn vorsah. Für diese ca. 70 Kilometer lange Strekke wurden Gesamtkosten, einschließlich der Kosten für die Fahrbetriebsmittel, von 3.241.000 Gulden ausgewiesen. Die zulässige Fahrgeschwindigkeit der Züge sollte 20 km/h für Personen- und 15 km/h für gemischte Züge betragen. Der Trassenverlauf entsprach etwa dem der heutigen Schmalspurbahn. Das Bauprojekt sollte innerhalb von 3 Jahren verwirklicht werden. Nach jahrelangem Briefwechsel zwischen Ybbstalbahnkommitee und k.k. Handelsministerium wurde 1892 ein neues Vorprojekt eingereicht. Auf Wunsch des Ministeriums mußte gleichzeitig eine Vergleichsstudie vorgelegt werden, die anstelle der Normalspur (1435 mm) eine Schmalspur von 760 mm Spurweite vorsah. Die damit verbundene Kostenersparnis wurde mit 800.000 Gulden angenommen. Am 26. September 1892 wurden an Ort und Stelle die Verhandlungen und Überprüfungen über die Durchführbarkeit des Projektes aufgenommen. Teilnehmer waren alle am Bahnbau interessierten Stellen und Personen, ebenso die zuständigen Behördenvertreter und natürlich Gottfried Jax. Im Verlauf der Verhandlungen stellte sich als Schwerpunkt sehr bald die Frage der Spurweite. Die Vertreter der Wiener Zentralbehörde stellten den Vorteil einer Schmalspurbahn in den Vordergrund, die überwiegende Mehrheit der Verhandlungsteilnehmer war jedoch für den Bau einer Normalspur. Ihre Argumente waren auch einleuchtend, eine Eisenbahn, die an ihren Enden an Normalspurbahnen anschließt, sollte ebenfalls als Normalspur ausgeführt werden. Zugunsten der Normalspur machten sich vor allem die Vertreter der Sparkasse Waidhofen und auch Baron Rothschild stark. Sie erklärten, ihre bereits gegebene Zusage der finanziellen Unterstützung zu widerrufen, sollte für den Bau einer Schmalspur entschieden werden. Schließlich einigte man sich einstimmig für den Bau einer Normalspurbahn, wobei als Erleichterung die Bauzeit von 3 auf 5 Jahre verlängert werden sollte. Der Bau wurde in drei Abschnitte eingeteilt: 1. Abschnitt: Waidhofen an der Ybbs - Großhollenstein 2. Abschnitt: Großhollenstein - Lunz am See 3. Abschnitt: Lunz am See - Kienberg/Gaming.

Die Waidhofner Vertreter freuten sich über die Einigkeit, und der Bahnbau schien gesichert, doch es sollte anders kommen. Das k.k. Handelsministerium entschied sich im Einvernehmen mit dem k.k. Kriegsministerium für den Bau einer Schmalspurbahn. Die ablehnende Haltung des Ministeriums gegenüber einer normalspurigen Ybbstalbahn war keinem Justamentstandpunkt zuzuschreiben, der etwa mit den höheren Kosten hätte begründet werden können. Ursache vielmehr war eine grundsätzliche Überlegung, die im Zusammenhang mit der Planung eines großen überregionalen Schmalspurnetzes stand. Dieses Schmalspurnetz sollte, von Niederösterreich ausgehend, Teilgebiete von Oberösterreich und der Steiermark miteinander verbinden. Das Gesetz betreffend die "Herstellung der Ybbstalbahn" wurde am 26. Dezember 1893 verabschiedet.

Abb. 1 Trassenführung mit allen Bahnhöfen und Haltestellen der Ybbstalbahn von Waidhofen - Kienberg!



Streckenbeschreibung: Spurweite: 760 mm, Streckenlänge: 70.9 Kilometer, heute: 54 Kilometer, Streckenhöchstgeschwindigkeit: 40 km/h, heute: 60 km/h

Wichtige Bauten: Schwarzbachbrücke, Sattelgrabenviadukt, 3 Ybbsbrücken, Opponitzertunnel mit einer Länge von 87 Metern, Wetterbachbrücke und Hühnernestbrükke, beides Trestleworkbrücken und in Texasbauweise als Stahlkonstruktion errichtet.

Seit der Einstellung der Bergstrecke Lunz - Kienberg vom 29. Mai 1988 beträgt die Streckenlänge der Ybbstalbahn nur mehr 53,6 Kilometer. Neue Haltestellen: Schillerpark, Vogelsang, Mirenau, Saimannslehen. zwischen Gstadt - Ybbsitz: Schütt und Gurhof

Aufgelassene Haltestellen: Furth-Prolling, Waidach und Oisberg, Hohenlehen wurde verlegt.

Die Bergstrecke von Lunz nach Kienberg wurde am 29. Mai 1988 geschlossen.

Am 20. Oktober 1894 erhielten die Mitglieder des Ybbstalbahnkommitees die Konzession für den Bau und Betrieb der Ybbstalbahn. Gleichzeitig wurde dem Kommitee die Bewilligung zur Gründung einer Aktiengesellschaft erteilt, der alle Rechte und Pflichten der Konzessionäre übertragen wurden.

Am 19. Oktober 1895 fand schließlich die Gründungsversammlung der Ybbstalbahn-Aktiengesellschaft statt, sodaß nunmehr die Geldbeschaffung für den Bau der Bahn beginnen konnte.

Die Finanzierung des Bahnbaues erfolgte über den Kapitalmarkt, wobei zunächst Stammaktien, Prioritätsaktien und Prioritätsanleihen aufgelegt wurden. Das Land NÖ (Erzherzogtum Österreich unter der Enns) zeichnete 2760 Stammaktien, zu je 100 Gulden, Baron Rothschild erwarb Stammaktien im Werte von 250.000 Gulden. Das gesamte Anlagekapital betrug 1.612.000 Gulden. Einige Konzessionsbedingungen wurden auferlegt: Bauzeit der Bahn maximal 5 Jahre Baudurchführung in drei Abschnitten; Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Anschaffungen, müssen im Inland getätigt werden. Konzessionsdauer - 90 Jahre Betriebsführung durch die k.k. Staatsbahnen auf Rechnung der Konzessionäre.

Am 1. Juni 1895, etwa sieben Monate nach der Konzessionserteilung an das Ybbstalbahnkommitee, wurde mit dem Bau der Ybbstalbahn begonnen. Der feierliche Spatenstich fand beim "kleinen Kreuz" in Waidhofen statt und galt dem ersten Bauabschnitt Waidhofen - Großhollenstein.

Die Baufirmen waren: Für den ersten Abschnitt: Leitner und Fröhlich, für den 2. und 3. Abschnitt: Brunetti, List und Radl. Nach einer Bauzeit von nur 13,5 Monaten wurde der Eisenbahnverkehr mit einem Sonderzug feierlich aufgenommen.

Der zweite Bauabschnitt von Großhollenstein nach Lunz am See wurde am 15. Mai 1898 (Abb. 2 Eröffnungsplakat der Strecke Großhollenstein - Lunz/See), der dritte Bauabschnitt von Lunz/See nach Kienberg am 12. November 1898 der Öffentlichkeit übergeben. Die Bauzeit der Gesamtstrecke von Waidhofen an der Ybbs nach Kienberg betrug demnach drei Jahre und fünfeinhalb Monate, eine Unterschreitung um 18,5 Monate gegenüber der festgelegten Bauzeit von 5 Jahren. Wer die Trassenführung der Ybbstalbahn kennt, kann ermessen, welche Leistung damals von allen am Bau Beteiligten erbracht wurde.

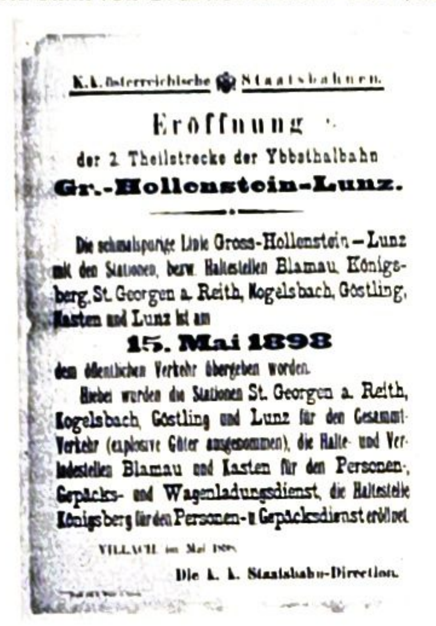
Während der Bauabschnitt nach Großhollenstein in Angriff genommen wurde, entstand die Idee von Gstadt nach Ybbsitz eine Stichbahn zu errichten.

Am 20. Mai 1898 wurde die Konzession für den Bau und Betrieb erteilt. Nach einer Bauzeit von nur sieben Monaten wurde diese Stichbahn ohne große offizielle Eröffnungsfeier am 9. März 1899 dem Verkehr übergeben. Die Baukosten für diese knapp sechs Kilometer lange Strecke betrugen 265.000 Gulden. Bei der Inbetriebnahme des Verkehrs auf der Ybbstalbahn standen 3 Dampfloks der Reihe Yv zur Verfügung. (Abb. 3 Yv1). Die Yv, obwohl von dem berühmtesten aller österreichischen Lokomotivkonstrukteure, Karl Gölsdorf, entworfen, litt an einem schweren konstruktiven Mangel. Das mit Außenrahmen ausgeführte Drehgestell zeigte außerordentlich schlechte Bogenlaufeigenschaften, und bei Rückwärtsfahrt, wenn das Drehgestell voraus lief, kam es mehrfach zu Entgleisungen. Neue Drehgestelle mußten eingebaut werden, und die Yv versah daraufhin jahrzehntelangen Dienst zur vollsten Zufriedenheit. Während des Ersten Weltkrieges erfuhr der Verkehr auf der Ybbstalbahn drastische Einschränkungen, da die Bahn fast ausschließlich dem Transport kriegswichtigen Materials diente. Die Einlösung (Verstaatlichung) der Bahnlinie erfolgte auf Grund des Erlasses des BM für Handel und Verkehr vom 12. Oktober 1929 zum 1. Jänner 1930.

Auch nach dem Zweiten Weltkrieg mußte der Verkehr Einschränkungen erfahren, diesmal aber aufgrund von akutem Kohlenmangel. Durch die bereits erwähnten Mängel der Yv wurden von dieser Type keine Loks mehr gebaut. Es kamen drei Dampfloks der Reihe U von der Murtalbahn nach Waidhofen, die aber nicht mehr die PS-Leistung der Yv hatten.

1928 kam mit der Uh 1 zum letzten Male eine neugebaute Dampflok zur Ybbstalbahn. Mit dieser in 9 Exemplaren gebauten Type ging der Bau von schmalspurigen Dampfloks in Österreich zu Ende. Es begann sozusagen eine neue Ära auf der Ybbstalbahn.

Abb. 2 Plakat anläßlich der Eröffnung der 2. Teilstrecke der Ybbstalbahn von Großhollenstein - Lunz/See.



K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung

der 2. Theilstrecke der Ybbsthalbahn

Gr.-Hollenstein-Lunz.

Die schmalspurige Linie Gross-Hollenstein – Lunz mit den Stationen, bezw. Haltestellen Blamau, Königsberg, St. Georgen a. Reith, Kogelsbach, Göstling, Kasten und Lunz ist am

15. Mai 1898

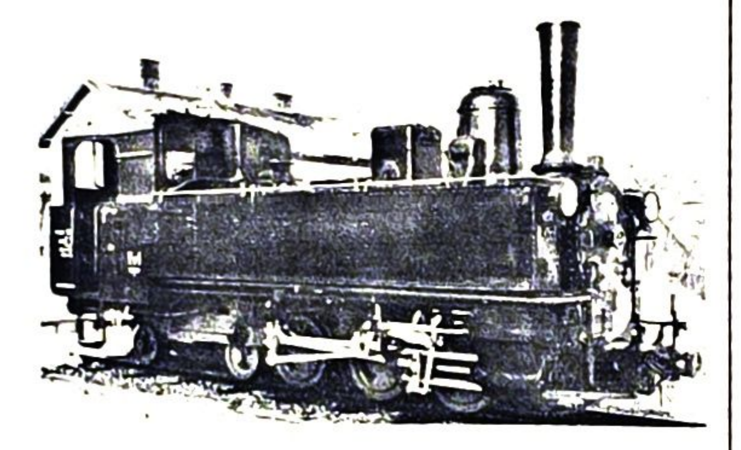
dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Hiebei wurden die Stationen St. Georgen a. Reith, Kogelsbach, Göstling und Lunz für den Gesammt-Verkehr (explosive Güter ausgenommen), die Halte- und Verladestellen Blamau und Kasten für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsdienst, die Haltestelle Königsberg für den Personen- u. Gepäcksdienst eröffnet.

VILLACH im Mai 1898.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Abb. 3 Dampflok der Type Yv



Die k.k. Staatsbahnen bezeichneten ihre Schmalspurloks mit Großbuchstaben, die auf die Strecke, für welche eine Type zuerst gebaut wurde, Bezug nahmen. Y für Ybbstalbahn, der nachgesetzte Kleinbuchstabe v bedeutet Verbundlok. Nach dem Krieg bekamen die Yv von den ÖBB die Nummern 598.01 - 03.

Frühzeitig kamen auf der Ybbstalbahn auch Dieselloks in Betrieb und zwar 1930 die heutige 2090.01, eine zweiachsige dieselelektrisch angetriebene Lok mit ca. 150 PS Leistung. Ebenfalls 1930 kam die vierachsige Drehgestellokomotive 2093.01, die im Personenzugverkehr zwischen Waidhofen und Lunz eingesetzt wurde und 1961 an die Strecke Obergrafendorf - Gresten vergeben wurde. Die 2090.01 versah vornehmlich den Personenzugdienst zwischen Waidhofen und Ybbsitz, heute wird sie nur mehr im Verschubdienst verwendet. (Abb. 4 und 5) Bedingt durch die Kohlenknappheit gleich nach dem Krieg, mußten Alternativen gesucht werden, und so kam 1947 die erste Diesellok der Reihe 2091 nach Waidhofen. Die in den Jahren 1936-40 gebauten dieselelektrischen Loks hatten 210 PS Leistung, und bis zum Ende der 50er Jahre wurden noch weitere dieser Typen nach Waidhofen überstellt. (Abb. 6) Für den Betrieb auf der Steilstrecke Kienberg/Gaming - Pfaffenschlag waren die vorhandenen Dieselloks zu schwach, sie konnten bestenfalls zwischen Lunz und Pfaffenschlag eingesetzt werden.

Der Fahrplan war daher teilweise so angelegt, daß sich zwei Personenzüge in Pfaffenschlag kreuzten und die Loks getauscht wurden. Erst der Einsatz der 600 PS starken Dieselloks der Reihe 2095 im Jahr 1962 ermöglichte die vollständige Verdieselung der Ybbstalbahn,und die Ära der Dampfloks ging damit zu Ende. Die Kraftübertragung der Diesellok 2095 erfolgte dieselhydraulisch und über einen Stangenantrieb. (Abb. 7) Derzeit sind auf der Ybbstalbahn folgende Lokomotiven in Einsatz: 2090.01, 2091.07,08,09,10,11 und 12 sowie 2095.05,08,09 und 10. Die teilweise noch heute eingesetzten zweiachsigen Güterwagen bestehen seit Beginn der Ybbstalbahn. Erst 1940 kam es zum Einsatz von vierachsigen Waggons. Derzeit besteht der Wagenpark aus 151 Waggons, davon 18 vier- und 4 zweiachsige Reisezugwagen und einem zwei- und 2 vierachsigen Buffetwagen. Zum besonderen Reiz der Ybbstalbahnstrecke, zu der auch 16 Bahnhofsanlagen und 3 Lokschuppen gehören, zählen aber nicht zuletzt die zahlreichen Kunstbauten, angefangen vom Krautbergviadukt über die Schwarzbachbrücke, das Sattelgrabenviadukt, den vier Ybbsbrücken, dem Opponitzertunnel bis zu den beiden Trestleworkbrücken auf der Bergstrecke Lunz - Kienberg, die in Texasbauweise als Eisenkonstruktion errichtet wurden. (Abb. 8)

Dem Trend der Zeit nach Rückbesinnung entsprechend, kam es 1973 zur Gründung des Klubs 598 "Freunde der Ybbstalbahn", der sich zum Ziel setzte, für Eisenbahnliebhaber und Tourismusfachleute durch Führung von Dampfzügen die Nostalgie nicht vergessen zu lassen. Am 13. Oktober wurde mit der völlig neu restaurierten Lok 598.02 ein Sonderzug von Waidhofen nach Kienberg geführt, und seitdem sind diese Dampfbummelfahrten jedes Jahr eine Bereicherung für alle Bewohner, Besucher und Liebhaber des Ybbstales. Ein schwerer Schlag traf die Ybbstalbahn und alle Befürworter dieser romantischen Bahnlinie mit der Schließung der Bergstrecke Lunz - Kienberg am 29.5.1988. Die dadurch von den ÖBB erwartete Steigerung des Kostendeckungsgrades auf dem verbleibenden Streckenteil von Waidhofen nach Lunz dürfte laut Berechnung nicht die erhofften Prozente gebracht haben. Die Erteilung eines Leistungsauftrages bis 31.12.1991 war der nächste Schuß vor den Bug, der jedoch die sofortige Gründung eines Ybbstalbahnkomitees unter den Bediensteten der Ybbstalbahn bewirkte. Flugblattaktionen in den Gemeinden entlang der Strecke wurden durchgeführt, womit man die Bevölkerung ersuchte, Ihre Ybbstalbahn doch öfter zu benützen. Schulen, Vereine, Betriebe und Reisebüros wurden angeschrieben und ersucht, ihre Ausflüge mit der Ybbstalbahn zu unternehmen.

Trotz einer starken Zunahme im Personenverkehr (von 1988 bis 1991 über 200.000 Reisende) war die Gefahr einer Schließung mit 31.12.1991 noch nicht abgewendet. Eine politische Unterstützung wurde unbedingt notwendig. Herrn Abg.z.NR Günter Kiermaier konnten in einem Gespräch unsere Sorgen vorgetragen werden, und dieser erklärte sich sofort bereit, uns zu unterstützen.

Am 15.2.1991 kam es auf Betreiben von NR Günter Kiermaier zur Gründung des Vereines "Pro Ybbstalbahn", dem alle Spitzenmandatare des Bezirkes Amstetten, die Bezirkshauptleute der Verwaltungsbezirke Amstetten und Scheibbs sowie der Bürgermeister von Waidhofen/Ybbs als Präsidium angehören.

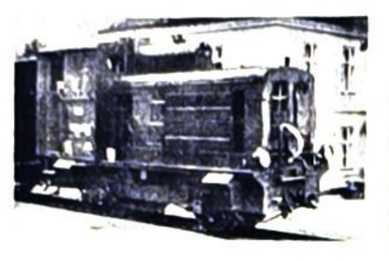


Abb. 4 2090.01



Abb. 5 2093.01



Abb. 6 2091.11

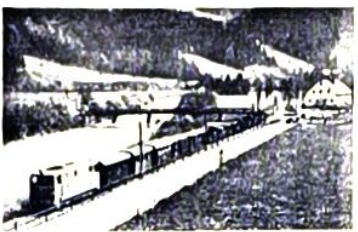


Abb. 7 2095.10

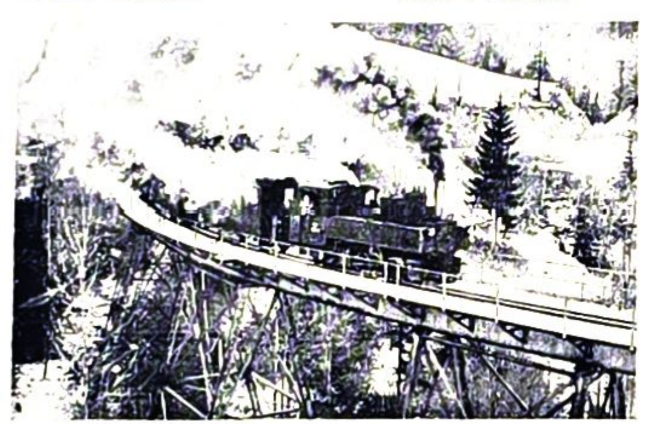


Abb. 8 Trestleworkbrücke

Der Verein hat momentan 500 Mitglieder aus dem In- und Ausland und macht sich zur Aufgabe, die Ybbstalbahn weiträumiger zu bewerben, bei der Gestaltung der verbesserten, kundenorientierten Fahrpläne mit den Verantwortlichen der ÖBB mitzuverhandeln, und drängt ganz vehement auf eine längst fällige Modernisierung der Ybbstalbahn.

Durch die Verschiebung des Leistungsauftrages bis 31.12.1994 haben wir wieder etwas Zeit gewonnen, für unsere Bahnlinie die geforderte Steigerung und die Verbesserung des Kostendeckungsgrades zu bewirken.

Am 8.7.1992 hat NR Günter Kiermaier eine kleine Delegation der ÖBB zu sich in das Parlament eingeladen, wo unter anderem der Ankauf von modernen Triebwagen für die Ybbstalbahn besprochen wurde. Die Bestellung von drei Triebwagen für Waidhofen konnte uns bestätigt werden. Die Auslieferung dauert ca. 18 Monate, also kann mit Anfang 1994 damit gerechnet werden. Somit wird auf der Ybbstalbahn wiederum eine neue Ära beginnen. Noch ein großer Erfolg konnte bei diesem Gespräch durch den Verein "Pro Ybbstalbahn" verzeichnet werden, die Einführung einer Mehrfahrtenkarte zum "Stadttarif Waidhofen". Diese Karte beinhaltet 6 Fahrten zu einem Preis von 30,-- Schilling für den Benützer, 30,- Schilling bezahlt die Stadtgemeinde Waidhofen aus den Einnahmen der Parkgebühren dazu.

Seit 1. Jänner 1992 konnte mit dieser Mehrfahrtenkarte bereits der Citybus von Waidhofen benützt werden, seit 1.8.1992 auch die Ybbstal- und von Böhlerwerk bis Haltestelle Stadt Waidhofen die Rudolfsbahn befahren werden. Um nur S 5,-- für eine Fahrt eine Stunde lang in einer Fahrtrichtung, mit eventuellem Umsteigen von Bahn auf Bus innerhalb des Stadtgebietes von Waidhofen, ist der erste Schritt eines Verkehrsverbundes zwischen Bahn, Post und Gemeinde getan. Hier gebührt allen an den Verhandlungen beteiligten Personen ein herzliches Dankeschön, besonders der Stadtgemeinde Waidhofen, die hier als Vorreiter für andere Gemeinden fungiert.

Dieser Auszug der nun bald hundertjährigen Geschichte der Ybbstalbahn soll dem Leser die Notwendigkeit und Wichtigkeit dieser romantischen Bahnlinie vermitteln und vielleicht dazu animieren, sie einmal zu benützen.

Wir werden nur dann die gewünschten Erfolge erzielen, wenn es gelingt, das Bewußtsein um die Verantwortung jedes einzelnen für die Erhaltung dieses Stückes Ybbstaler Identität und Lebensfreude zu wecken.

Auf Ihre Mithilfe und Unterstützung, geschätzter Leser, freuen sich die Ybbstaler - Eisenbahner.

Nähere Auskünfte erteilen gerne die Mitarbeiter des Bahnhofes Waidhofen/Ybbs, 3340 Waidhofen, Südtirolerplatz 1, Tel: 07442/55680-0.